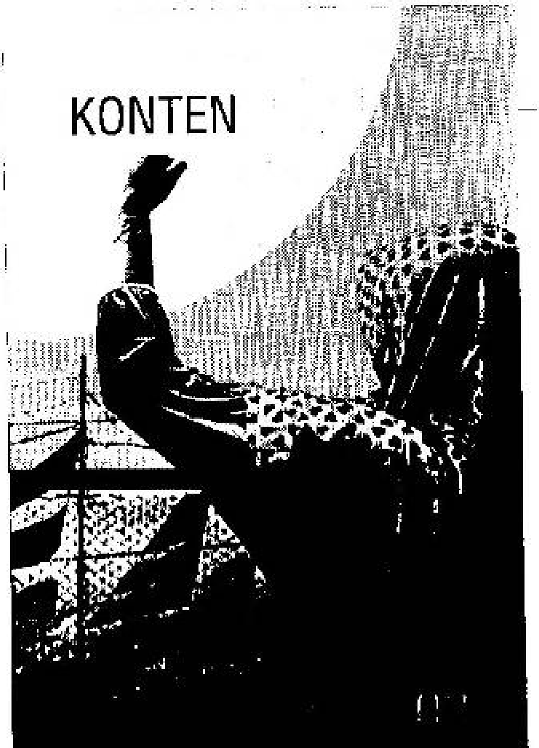
PANGGILAN SOLIDARITAS

MENDUKUNG PERJUANGAN PETANI KULON PROGO MELAWAN BANDARA & KOTA BANDARA

12 // 2017



KONTEN

[illegible] 11

[illegible] 12

POLITIK ISTIMEWA YOGYAKARTA 16

PERJUANGAN WARGA YANG TETAP BERTAHAN 20

APA YANG AKAN MUNGKIN TERJADI? 26

DIBALIK RELOKASI 28

INDONESIA - AIRPORT EXPANSION 31

PRAKATA

Pada mulanya kehidupan kami ayem, tenteram, dan sejahtera; pertanian menjadi bagian hidup kami. Hingga sekitar tujuh tahunan yang lalu, proyek pembangunan bandara mulai masuk. Mereka (proyek bandara -red) tidak hanya mulai mengusik kehidupan kami, tapi juga mengancam ekosistem yang ada. Mereka tidak hanya memecah-belah kerukunan bersama, tapi juga merusak lahan pertanian kami yang menghidupi masyarakat Yogyakarta-Indonesia.

Sudah sekian lama, kami bergotong-royong untuk menolak pembangunan Bandara Internasional Kulon Progo; New Yogyakarta International Airport. Kami telah lakukan apa yang menjadi kemampuan dan kewajiban sebagai masyarakat petani pesisir: menanam untuk kehidupan dan menjaga keseimbangan lingkungan. Kami sempat jatuh dan akan terus bangun kembali.

Yang kami lakukan, semata-mata bukan untuk kepentingan kelompok kami sendiri, tapi juga untuk masyarakat lainnya khususnya Kulonprogo-Yogyakarta dan umumnya Indonesia-dunia.

Temon, Kulon Progo, 1-12-2017

Kami tidak butuh uang ratusan juta bahkan milyaran rupiah jumlahnya. Kami cuma butuh tanah yang telah diwariskan kepada kami untuk dapat kami kelola. Bagi kami, petani, uang seberapapun jumlahnya akan habis tapi tanah tidak akan pernah habis manfaatnya jika kita terus merawatnya. Kami tidak butuh ganti rugi!

Dengan penuh keyakinan, kami percaya: perjuangan kami tidak sendiri. Di berbagai tempat, banyak petani, buruh, dan masyarakat kota yang mengalami hal yang sama: perampasan ruang hidup. Kita semua bersaudara: mempertahankan apa yang menjadi hak kita bersama dan; menjaga kelangsungan bumi kita satu-satunya.

Perjuangan kami dan saudara-saudara lainnya tentu membutuhkan solidaritas nasional dan internasional. Dukungan apapun bentuknya—bahkan doa dari masyarakat nasional-internasional akan membantu perjuangan kami. Tidak lupa, solidaritas dan hormat kami juga untuk seluruh masyakarat di belahan dunia manapun yang sedang mempertahankan ruang hidupnya.

Kami akan tetap bertahan,

Hormat kami,
Paguyuban Warga Penolak Penggusuran - Kulon Progo (PWPP-KP)

NYIA New Yogyakarta International Airport

PADA 25 JANUARI 2011, pemerintah Indonesia yang diwakili oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT. Angkasa Pura I (PT. AP I) atau *Angkasa Pura Airports* bersepakat dalam kerjasama dengan investor asal India, *GVK Power & Infrastructure*, untuk pembangunan megaproyek bandara internasional di pesisir Kulon Progo, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY), yaitu NYIA (*New Yogyakarta International Airport*).

Pihak PT. Angkasa Pura I (Persero) atau *Angkasa Pura Airports*, Sri Sultan Hamengku Buwono X (Gubernur Provinsi DIY) dan Ketua *GVK Power & Infrastructure* (India) membahas rencana pembangunan bandara baru Yogyakarta. (25/1/2011)

Pembangunan bandara tersebut merupakan salah satu proyek MP3EI (Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia) dengan nilai investasi $500 juta menurut *Center of Aviation* (CAPA), yang kemudian diteruskan melalui program RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional) di bawah kepemimpinan Presiden RI, Joko Widodo (Jokowi), pasca terpilihnya Jokowi pada 2014. RPJMN masih memiliki 'nafas' yang sama dengan MP3EI setidaknya dalam dua hal, yaitu pembentukan blok-blok produksi (kawasan industri, kawasan ekonomi khusus dan industri manufaktur) dan pembangunan infrastruktur berbasis investasi swasta, yang bertujuan untuk menghubungkan aktivitas antar pusat-pusat pertumbuhan ekonomi nasional dengan kantung-kantung pertumbuh-

an ekonomi di sekitarnya hingga ke pusat-pusat pertumbuhan ekonomi tingkat dunia. Sehingga dapat mendorong percepatan dan perluasan ekonomi dalam bentuk industri dan perdagangan.

Pembangunan NYIA di DIY bertujuan tidak hanya untuk pembangunan bandara baru dengan alasan mengatasi ketidakmampuan Bandara Adi Sucipto dalam melayani peningkatan jumlah penumpang, melainkan untuk membangun kota bandara *(aero city)* sebagai pusat dari pertumbuhan ekonomi itu sendiri yang juga berfungsi menghubungkan antara kantung-kantung ekonomi yang ada disekitarnya, yang dinilai dapat meluaskan ekonomi di sektor jasa (pariwisata), perdagangan, maupun industri lainnya yang akan memberikan keramahan terhadap investasi swasta. Menurut pernyataan Dirut PT. Angkasa Pura II pada 2014, ke depannya pembangunan dan pengembangan bandara di Indonesia akan diarahkan untuk menjadi kota bandara *(aero city)* dan *Aerotropolis*. PT. Angkasa Pura II telah mempersiapkan setidaknya tiga bandara dengan model tersebut, yaitu: Soekarno-Hatta, Banten *(Aerotropolis)*; Kuala Namu, Sumatera Utara *(Aerotropolis)*; Kertajati, Majalengka *(aero city)*.

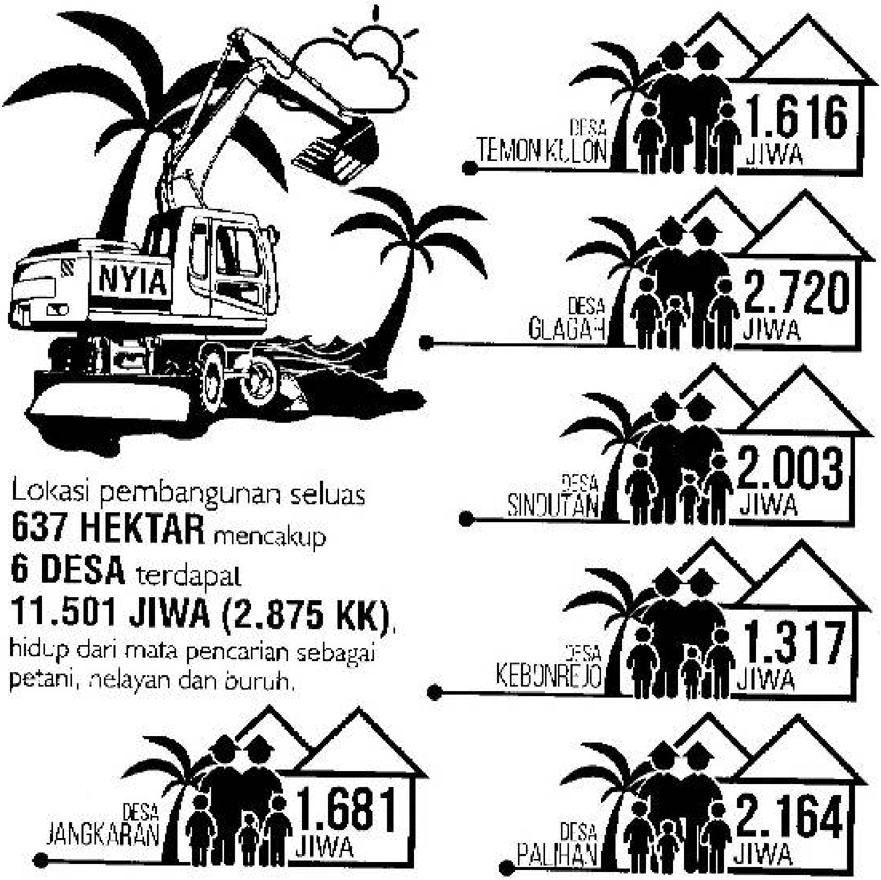
NYIA melalui pengembang yang berbeda, PT. Angkasa Pura I, sebuah perusahaan kebandarudaraan negara yang berdiri sejak tahun 1962 merupakan salah satu megaproyek dengan skema yang sama.■

PERAMPASAN RUANG HIDUP DAN PENGHIDUPAN

Pelaksanaan *Groundbreaking* (peletakan batu pertama) NYIA, (1/27/2017) oleh Presiden Joko Widodo dan Sri Sultan Hamengku Buwono X (Gubernur Provinsi Yogyakarta) terlepas dari fakta bahwa mega-proyek NYIA tidak memiliki Studi Kelayakan Lingkungan/ AMDAL.

Dalam *masterplan* yang dikeluarkan PT. AP I, pembangunan NYIA sedikitnya membutuhkan lahan seluas 637 hektar dan akan diperluas menjadi 2000 hektar untuk merealisasikan '*airport city*'/kota bandara yang akan menyebabkan semakin banyak penggusuran dan terusirnya warga lokal untuk kepentingan properti dan industri pemodal-pemodal besar. Lokasi lahan pembangunan terletak di 6 desa dalam wilayah administratif Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo, antara lain Desa Glagah, Palihan, Sindutan, Jangkaran, Kebonrejo, dan Temon Kulon.

Dalam 637 hektar luas area tersebut, diperkirakan terdapat sedikitnya 300 hektar lahan pertanian produktif, yang terbagi menjadi 200 hektar lahan pertanian kering (tegalan) di kawasan pesisir selatan dan 100 hektar lahan pertanian basah (persawahan) di sebelah utara Jalan Daendels—jalan lintas utama selatan Jawa. Sementara 337 hektar lainnya terdiri dari 200 hektar kawasan pemukiman warga, dan sisanya merupakan lahan yang diklaim milik Pakualaman (PAG/ Pakualaman Ground)—yang berarti 'Tanah Pakualaman', yang banyak dikelola masyarakat menjadi tambak dan hotel atau vila untuk wisata.



Klaim PAG dari Pakualaman berdampingan dengan klaim SG/Sultan Ground ('Tanah Sultan'), mereka bersama-sama telah melakukan perampasan tanah rakyat. Lahirnya Undang-Undang Keistimewaan Yogyakarta No. 13 tahun 2012 dan Perdais No. 1 Tahun 2017 Tentang Pengelolaan dan Pemanfaatan Tanah Kasultanan (SG) dan Tanah Kadipaten (PAG) memberi jalan bagi Kasultanan dan Kadipaten Pakualaman untuk mengambil keuntungan melalui bisnis monopoli penguasaan atas tanah (melakukan penjualan dan penyewaan tanah/'*leasing*'). Keduanya merupakan penguasa kunci dari kerajaan lokal Mataram bentukan kolonial pada masa kolonialisme Belanda (VOC) dan Inggris di Indonesia yang bertahan hingga sekarang.■

Selama 35 tahun terakhir (1980-2015), kawasan pesisir selatan Kulon Progo telah berkembang menjadi satu kawasan pertanian produktif. Hal ini membawa dampak positif terhadap peningkatan jumlah pendapatan ekonomi rumah tangga, yang juga mengurangi angka kemiskinan secara siginifikan. Lahan pertanian pesisir Kulon Progo sangatlah subur dan produktif, banyak jiwa yang menggantungkan penghidupannya pada sektor pertanian di pesisir Kulon Progo.

NYIA AKAN MENGHILANGKAN

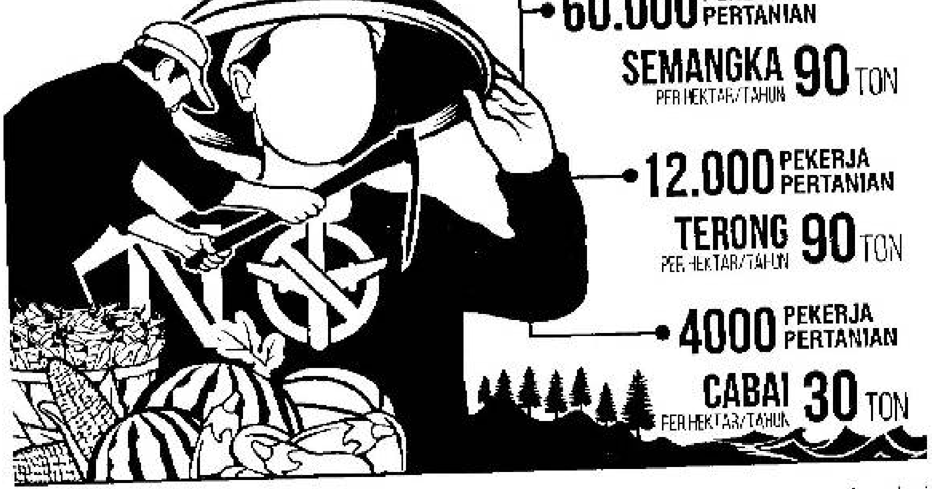
12.000 PEKERJA PERTANIAN
GAMBAS **60** TON PER HEKTAR/TAHUN

60.000 PEKERJA PERTANIAN
MELON **180** TON PER HEKTAR/TAHUN

60.000 PEKERJA PERTANIAN
SEMANGKA **90** TON PER HEKTAR/TAHUN

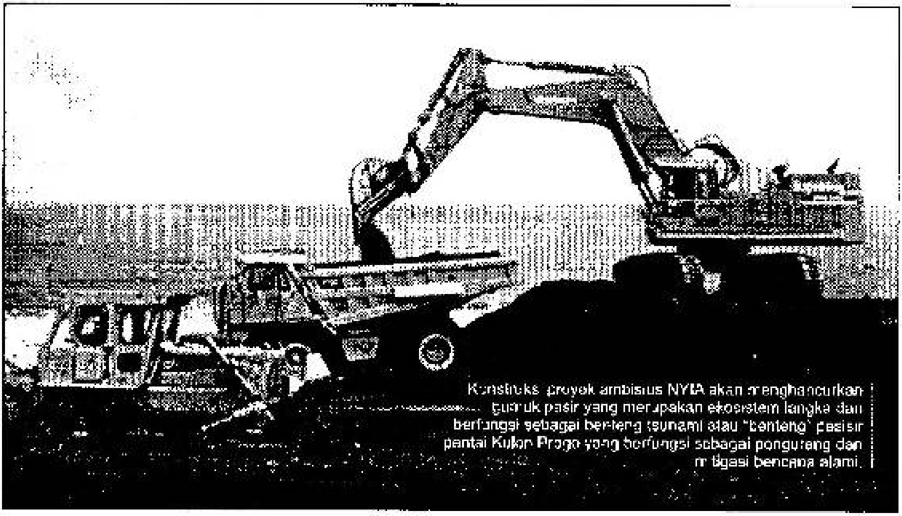
12.000 PEKERJA PERTANIAN
TERONG **90** TON PER HEKTAR/TAHUN

4000 PEKERJA PERTANIAN
CABAI **30** TON PER HEKTAR/TAHUN



Jika NYIA dibangun, maka 24.000 pekerja pertanian kehilangan mata pencarian dari produksi terong dan gambas, 120.000 pekerja pertanian kehilangan mata pencarian dari produksi semangka dan melon, serta 4000 pekerja pertanian kehilangan mata pencarian dari produksi cabai. Angka ini tentunya tidak sebanding dengan lapangan pekerjaan yang ditawarkan oleh hadirnya pembangunan bandara baru tersebut, terutama apabila melihat alih profesi dari corak produksi dan budaya bertani menjadi bentuk lain tidaklah mudah. Pembentukan opini publik bahwa bandara akan dibangun di atas lahan berproduktivitas rendah sungguh penyesatan.■

PERUSAKAN EKOSISTEM



Konstruksi proyek ambisius NYIA akan menghancurkan gumuk pasir yang merupakan ekosistem langka dan berfungsi sebagai benteng tsunami atau "benteng" pesisir pantai Kulon Progo yang berfungsi sebagai pengurang dan mitigasi bencana alami.

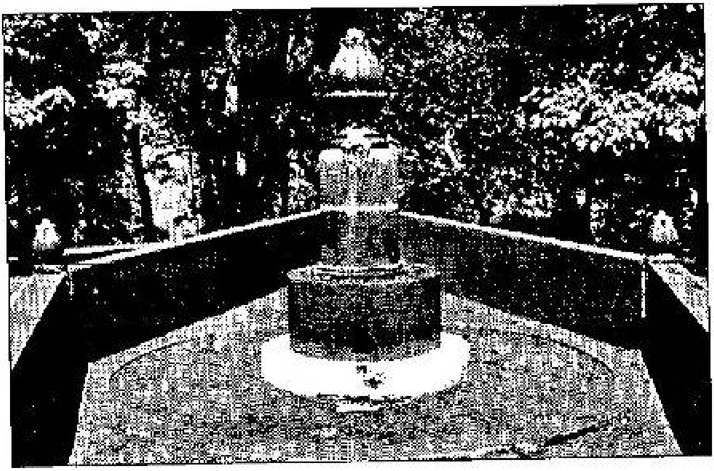
Gumuk pasir di sepanjang pesisir selatan Yogyakarta merupakan salah satu bentang alam *eolian* di Indonesia. Kawasan pesisir di Kulon Progo merupakan bagian dari gugusan gumuk pasir yang merupakan 1 dari 14 gumuk pasir pantai di dunia dan mempunyai fungsi ekologis sebagai benteng terhadap ancaman bencana tsunami, pencegah peresapan air laut ke lapisan air tanah dan penghambat pengikisan daratan pantai. Rencana pembangunan bandara di kawasan tersebut akan menyebabkan kerusakan dan hilangnya gumuk pasir sekaligus juga akan mengubah kawasan di sekitarnya menjadi satu kawasan yang rawan akan bencana tsunami dan gempa bumi.■

"Kawasan pesisir di Kulon Progo merupakan bagian dari gugusan gumuk pasir yang merupakan 1 dari 14 gumuk pasir pantai di dunia dan mempunyai fungsi ekologis sebagai benteng terhadap ancaman bencana tsunami..."

PENGHANCURAN CAGAR BUDAYA

Selain penghilangan sumber kehidupan dari lahan pertanian produktif dan perusakan ekosistem, pembangunan NYIA juga akan menghancurkan cagar budaya asli dan telah menjadi bagian dari tradisi warga lokal, antara lain Stupa Glagah, Arca Perunggu Amoghasidhi dan Vajrapani, Batu Bata Besar, Lumpang Batu, Batu Besar Eyang Gadhung Mlati, Situs Petilasan Gunung Lanang dan Gunung Putri, serta Makam Mbah Drajad yang bahkan dilindungi oleh Pergub DIY No. 62 Tahun 2013 tentang Pelestarian Cagar Budaya.■

Stupa Glagah adalah situs arkeologi di Desa Glagah. Situs tersebut merupakan peninggalan arkeologi Budha.



Monumen Gunung Lanang merupakan petilasan, tempat ritual untuk berdoa, meditasi, dan memohon petunjuk dari Yang Kuasa sebagai bentuk kearifan lokal bagi masyarakat lokal.

KEHANCURAN TATANAN SOSIAL

Isu pembangunan bandara telah mengubah interaksi sosial di antara komunitas warga hingga terjadi berbagai konflik horizontal bahkan hingga dalam level keluarga. Warga pedesaan yang tadinya guyub dan saling gotong royong menjadi sangat berjarak dan bahkan pada kasus paling ekstrim tidak lagi saling tegur sapa antar anggota keluarga dan hilangnya budaya saling membantu apabila terjadi musibah. Hal tersebut dipicu oleh terpecahbelahnya warga yang terbagi menjadi kelompok-kelompok yang bertentangan dalam pengambilan keputusan terkait bandara. Terdapat 'kelompok pro' yang bersedia menjual tanahnya melalui ganti rugi dan relokasi karena iming-iming dari pihak pengembang PT. AP I, juga 'kelompok kontra' yang tetap bertahan tidak menjual tanahnya dengan alasan penghidupan sebagai petani dan menjaga tanah warisan leluhur untuk keberlangsungan hidup anak cucu mereka. Selain itu, terdapat kelompok warga penggarap lahan PAG yang mengaku klaim PAG dan tergabung dalam Forum Komunikasi Penggarap Lahan Pesisir (FKPLP). Mereka bersedia melepas tanah pada Pakualaman namun mendapat kompensasi yang sangat kecil dibandingkan keuntungan yang didapat pihak Pakualaman. Konflik horizontal juga dipicu oleh lahirnya beberapa kelompok bayaran yang diduga dilahirkan oleh pemodal untuk memecah belah kehidupan sosial ekonomi, dan politik warga.■

Tulisan 'Masuk Zona Bebas Bandara' yang dipasang warga penolak bandara di Desa Palihan, Kec. Temon.

Spanduk milik Masyarakat Peduli Kulon Progo (MPK) di Pedukuhan Mlangsen, Desa Palihan, Kec.Temon, (28/4/2014). Salah satu organisasi masyarakat yang didukung pemerintah Kulon Progo untuk mempengaruhi warga agar mendukung pembangunan bandara baru di Kulon Progo.

PELANGGARAN HUKUM DAN MASALAH TAK TERSELESAIKAN

Warga penolak bandara membawa spanduk bertuliskan "Tidak Butuh AMDAL" dan "Tolak AMDAL Bandara" di lokasi konsultasi publik studi AMDAL bandara di Balai Desa Temon Kulon, Kulon Progo, (10/11/2016). Mereka juga menyatakan sikap menolak studi AMDAL dan menolak keras bandara baru di wilayah mereka karena sejak awal telah menyalahi tata aturan hukum yang berlaku di Indonesia.

Dalam hukum, telah dilakukannya pembohongan publik berupa pemalsuan data. Di dalam dokumen konsultasi publik 5 Desember 2014, PT. AP I dan Pemerintah DIY menyatakan KK yang direlokasi hanya 5 desa berjumlah 472 KK (2.465 jiwa). Pelanggaran hukum terkait proyek pembangunan NYIA ini juga belum terselesaikan hingga sekarang, terutama terkait studi kelayakan lingkungan atau Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL). ▪

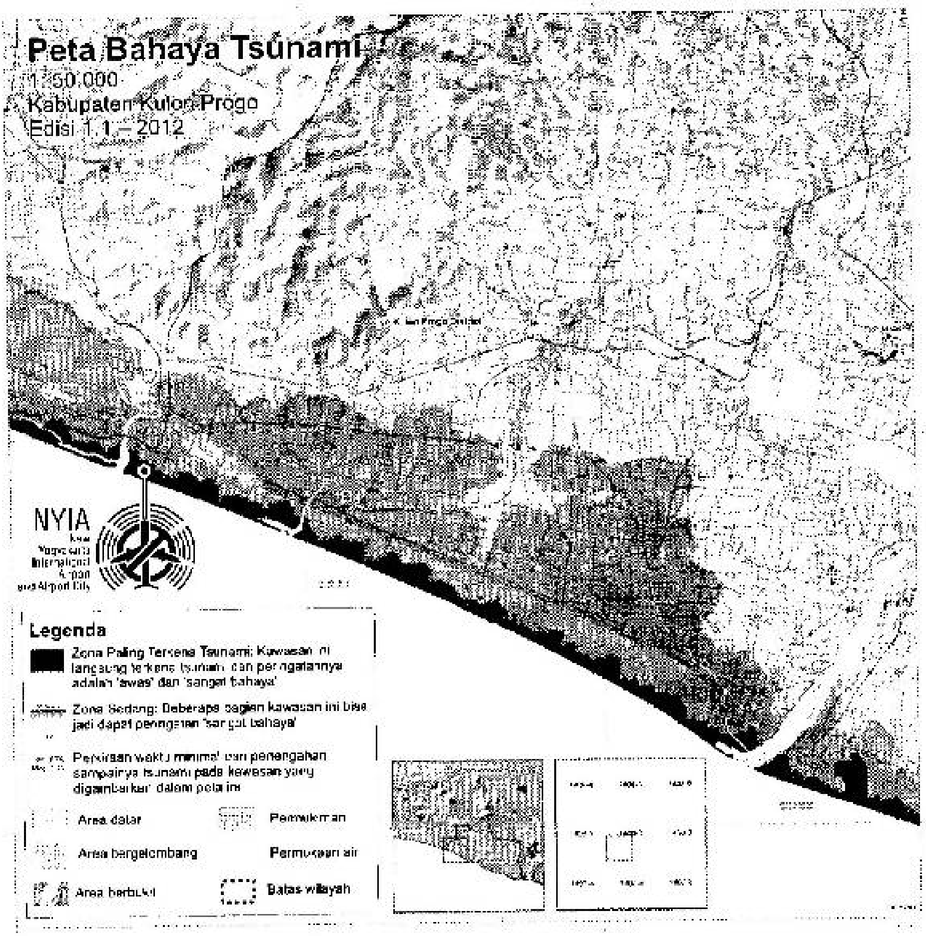
Pertama

Izin Peretapan Lokasi (IPL) untuk megaproyek NYIA oleh Kementerian Perhubungan No 1164/2013 dan IPL Gubernur DIY No 68/KEP/2015 diterbitkan secara sepihak tanpa mendengarkan pendapat seluruh warga terdampak dan yang paling fatal adalah tanpa dilengkapi oleh dokumen studi kelayakan lingkungan (AMDAL) terlebih dahulu yang merupakan prasyarat wajib diterbitkannya IPL sehingga secara hukum penerbitan IPL tersebut adalah mal administrasi atau dapat dikatakan cacat hukum. Proses AMDAL amatlah krusial. AMDAL sebagai prasyarat dalam usaha dan/atau kegiatan merupakan instrumen untuk merencanakan tindakan pencegahan terhadap pencemaran dan kerusakan lingkungan hidup yang sangat mungkin timbul dari aktivitas pembangunan. Mengingat fungsinya sebagai salah satu instrumen dalam perencanaan usaha dan/atau kegiatan,

Terjadi bentrok antara warga yang mempertahankan lahannya dengan aparat gabungan Polres Kulon Progo, militer dan Satpol PP ketika proses penentuan titik ordinat untuk pengukuran lahan di Pedukuhan Sidorejo, Desa Glagah, Temon, Selasa (16/2/2016).

penyusunan AMDAL tidak dilakukan setelah usaha dan/atau kegiatan dilaksanakan. Penyusunan AMDAL harus dilakukan pada tahap studi kelayakan. Dari sana setidaknya akan terbaca antara lain, apakah suatu usaha dan/atau kegiatan sesuai dengan rencana tata ruang, bagaimana persepsi masyarakat terhadap usaha dan/atau kegiatan serta untuk mengetahui apakah lokasi usaha dan/atau kegiatan berada di kawasan rawan bencana atau tidak.

> *"Belum (ada AMDAL). Ya, nanti toh. Kan ini baru IPL. Tanahnya belum dibeli kok gawe AMDAL (kok membuat AMDAL)?"*
>
> *—Gubernur Sri Sultan Hamengku Buwono X, TEMPO.CO - Gubernur DIY Tak Tahu Amdal Harus Ada sebelum Izin Proyek ([illegible]/5/2016)*



Peta direproduksi oleh Pusat Ruang Udara Jerman (DLR) dalam kerangka kerja PROTECTS (Proyek untuk Pelatihan, Pendidikan, dan Konsultasi untuk Sistem Peringatan Awal Tsunami) dan dibiayai oleh Kementerian Pendidikan dan Penelitian Jerman (BMBF).

Konsep dan metodologi mengacu pada hasil kajian Kelompok Kerja Indonesia – Jerman mengenai "Pemodelan untuk Peninjauan Kerentanan dan Risiko" yang berkoordinasi oleh LIPI dan DLR dengan kontribusi dari organisasi lain di Indonesia dan Jerman. Seluruh proses diselenggarakan oleh Kementerian Riset dan Teknologi Republik Indonesia (RISTEK) dan Kementerian Pendidikan dan Penelitian Jerman (BMBF).

Informasi Peta Bahaya Tsunami

Peta ini menunjukkan zona bahaya tsunami. Zona-zona ini punya tingkat peringatan yang ditentukan BMKG. Tingkat peringatan sebagai berikut

Kategori tsunami	Peringatan BMKG	Tinggi ombak di garis pantai	Zona Terdampak
Tsunami	Awas	< 3 meter	
Tsunami Besar	Sangat Bahaya	> 3 meter	

Zona Paling Terkena Tsunami (hitam) di peta menunjukkan kawasan yang sangat mungkin terdampak tsunami, baik yang diberikan status peringatan 'awas' dan 'sangat bahaya'. Zona sedang (hitam ke abu-abu) meliputi kawasan yang kena tsunami jika ombak lebih tinggi dari 3 meter (tingkat peringatan 'sangat bahaya'). Zona bahaya tsunami 'sangat bahaya' meliputi kawasan sedang (hitam) dan rendah (kuning biasa). Kawasan yang tidak kena tsunami berwarna putih.

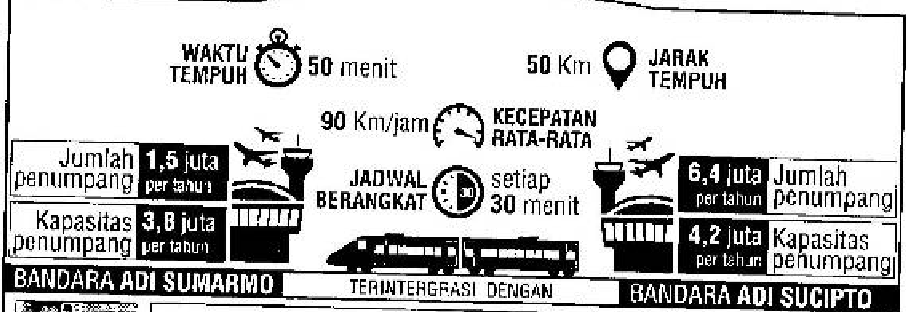
Zona-zona bahaya tsunami ini dibuat berdasarkan analisis dari hasil-hasil pemodelan tsunami oleh Institut Alfred Wegener (AWI) dalam lokasi yang digambarkan dalam peta ini pada sekitar 792 skenario dengan kekuatan gempa 7.2, 7.4, 7.6, 7.8, 8.0, 8.2, 8.4, 8.6, 8.9, dan 9.0). Cakupan wilayah yang digambarkan akurat namun ada kemungkinan selisih 100-500 meter. Batas tercepat waktu sampai tsunami (ETA) mengacu pada perhitungan waktu terjadinya tsunami pertama kali di tiap kawasan, sesuai pemodelan.

Kedua

NYIA Kulon Progo yang diklaim sebagai proyek untuk kepentingan umum, adalah sarana transportasi udara yang memiliki resiko bahaya amat tinggi terutama bagi calon pengguna transportasi penerbangan. Sebabnya, bandara ini berdiri di atas kawasan rawan bencana tsunami dan gempa. Terutama AMDAL yang merupakan instrumen mitigasi terhadap dampak usaha/kegiatan (pra kontruksi, kontruksi dan operasi) harus terbit sebelum proses pembangunan dilakukan. Tidak tercapat pula analisis mengenai resiko bencana sebagaimana amanat UU Nomor 24 tahun 2007 tentang Penanggulangan Bencana.

Ketiga

Menyalahi peraturan tata ruang wilayah. Perpres Nomor 28 tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Pulau Jawa-Bali hingga peraturan perundang-undangan yang lebih rendah (Perda Provinsi DIY Nomer 2 tahun 2010 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi DIY tahun 2009-2029) tidak ada satu klausul yang *"mewasiatkan"* pembangunan bandar udara baru di Kulon Progo. Yang ada ialah pengembangan dan pemantapan fungsi bandara Adi Sucipto yang terpadu/satu kesatuan sistem dengan bandara Adi Sumarmo, di Kabupaten Boyolali, Jawa Tengah.■



"Proses integrasi Bandara Adi Sucipto dan Adi Sumarmo cukup penting. Pembangunan jalur kereta api yang menghubungkan Bandara Adi Sucipto dan Bandara Adi Sumarmo memiliki waktu tempuh 50 menit dengan kecepatan rata-rata 90 Km/jam dengan jadwal kebarangkatan setiap 30 menit." —Agus Santoso, Kepala Badan Penelitian dan Pengembangan Kementerian Perhubungan, Komisaris PT Angkasa Pura I.
TEMPO.CO - Pemerintah Siapkan Jalur Kereta Bandara Solo-Yogyakarta - (29/10/2016)

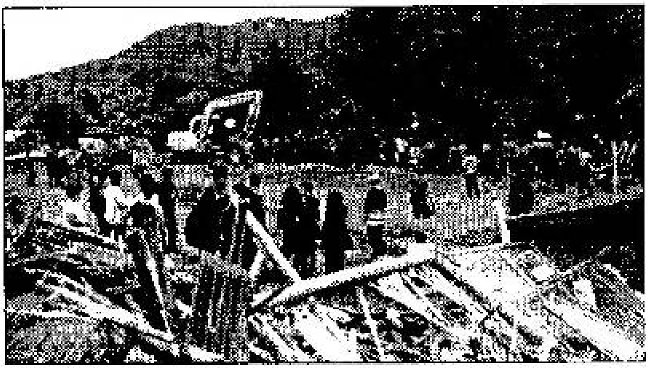
POLITIK ISTIMEWA YOGYAKARTA

Sri Sultan Hamengkubuwono X, Sultan Kasultanan Ngayogyakarta dan Gubernur Provinsi

"Sakabehing bumi kang ora ana tanda yektine kadarbe ing liyan mawa wewenang eigendom, dadi bumi kagungane keraton ingsun", artinya, "semua tanah yang tidak ada bukti kepemilikan menurut hak eigendom (hak milik, menurut UU Agraria 1870), maka tanah itu adalah milik kerajaanku."
—Rijksblad No 16 dan No 18 tahun 1918

Di Indonesia, warga yang telah mendiami dan menggarap lahan selama lebih dari 20 tahun telah dijamin hak milik dan pengelolaannya atas tanah menurut amanah Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) No. 5 Tahun 1960 yang masih berlaku di seluruh Indonesia hingga saat ini, tak terkecuali Provinsi DIY. Artinya warga berhak untuk terus menggarap lahannya. Satu hal yang bermasalah adalah masih adanya hegemoni Kasultanan dan Kadipaten Pakualaman. UUPA No. 5 Tahun 1960 Diktum V telah menghapuskan tanah swapraja (SG & PAG). "Pemberlakuan UUPA sepenuhnya di DIY diterbitkan karena desakan Sri

Aksi protes warga Paguyuban Petani Lahan Pantai Kulon Progo (PPLP-KP) yang selama 11 tahun berjuang menolak penambangan pasir besi di tanah yang telah mereka kelola secara turun temurun. Tanah tersebut diklaim sebagai Pakualaman Ground (PAG). Saat ini mereka juga mendapat ancaman dari pembangunan *Airport City* Kulon Progo dan pembangunan Jalan Jalur Lintas Selatan.



Penggusuran warga Parangkusumo, Desa Parangtritis, Kabupaten Bantul (14/12/2016). Penggusuran telah mengusir 33 KK (Kepala Keluarga), berjumlah 52 individu terdiri dari 18 orang perempuan, 16 orang laki-laki, 15 orang anak-anak, dan 3 orang di bawah umur 3 tahun. Vegetasi di area tersebut juga dihabisi. Warga yang tinggal selama bertahun-tahun bahkan dekade, memanfaatkan lahan sebagai tempat tinggal, berdagang kecil-menengah, dan bertani dipaksa untuk pergi. Penggusuran dilakukan dengan klaim bahwa lahan tersebut milik Sultan (Sultan Ground/SG) yang tidak bersertifikat kepemilikan (milik Kasultanan), kecuali bentuk dokumen peminjaman tanah kepada Kasultanan dan Kadipaten di era kolonial. Penggusuran diberitahukan sebagai sebuah konservasi gumuk pasir langka, namun pada realitanya hal tersebut memiliki tujuan lain yaitu merealisasikan proyek besar turisme di area pesisir Yogyakarta bernama *Parangtritis Geomaritime Science Park* (PGSP) yang terdiri dari 3 zona dengan total area 347 ha.

Sultan HB IX dan DPRD, aturan ini berlaku surut sejak 1 April 1984," menurut Kedaulatan Rakyat dan Majalah Tempo, 31 Maret 1984. Dalam rentang waktu sejarahnya, Kasultanan dan Kadipaten berdiri dan dipinjami tanah oleh VOC (Kasultanan) melalui Perjanjian Giyanti 1755 dan Inggris (Pakua'aman) melalui Perjanjian PA Rafles 1813. Tahun 1918, SG/PAG lahir melalui Rijksblad, hukum kolonial yang memberi hak kelola tanah pada Kasultanan/Kadipaten untuk menghemat dana sipil (gaji sultan). Pasca kemerdekaan, Pada 1950 DIY yang menjadi bagian dari NKRI (Negara Kedaulatan Republik Indonesia) dibentuk memiliki wewenang setingkat Provinsi. Pada 1960-1961 UUPA lahir, tanah bekas swapraja termasuk

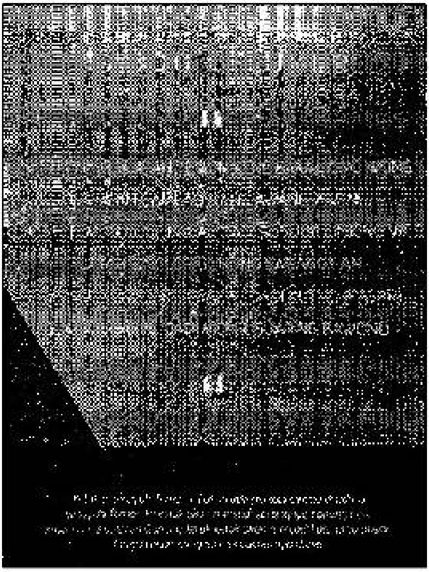
Ratusan petani penggarap lahan pesisir pantai Kulon Progo yang tergabung dalam Forum Komunikasi Penggarap Lahan Pesisir (FKPLP) menggelar aksi di halaman Gedung DPRD Yogyakarta, (15/09/2016). Mereka menuntut sepertiga dari 727 miliar rupiah dana ganti rugi dampak pembangunan bandara yang diterima Puro Pakualaman dari lahan seluas 170 hektar.

Pantai Watu Kodok menghadapi ancaman penggusuran untuk membangun industri wisata besar dengan dalih lahan Sultan Ground. Mereka berencana membangun resor privat yang akan mengancam sumber penghidupan warga dari berdagang dan mencari berbagai sumber makanan dari pantai. Warga digusur dengan dasar Surat Kekancingan (surat hak pakai-sewa menyewa) dari Panitikismo Kasultanan Ngayogyakarta—yang mengklaim tanah pesisir Watu Kodok sebagai tanah Sultan Ground yang telah warga kelola puluh tahun yang lalu secara turun temurun.

Proses penggusuran kios di sisi selatan stasiun Tugu Yogyakarta (5/7/2017). Penggusuran ini dilakukan atas dasar pemberian Surat Kekancingan (surat hak pakai-sewa menyewa) pada Desember 2015 kepada PT. KAI dari Panitikismo sebagai badan pertanahan milik Kasultanan Ngayogyakarta. Warga dianggap tidak berhak berdagang diatas tanah tersebut karena diklaim tanah Sultan Ground (SG).

SG/PAG menjadi tanah negara dan obyek landreform. Pada 1984, Rijksblad 1918 sebagai dasar SG/PAG telah dihapus, UUPA berlaku sepenuhnya di DIY. Lahirnya Undang-Undang Keistimewaan Yogyakarta No. 13 tahun 2012 memberi jalan Kesultanan dan Kadipaten untuk memberlakukan kembali hukum kolonial tersebut, warga di DIY kehilangan hak atas tanah. Puncaknya, dengan disahkannya Perda Istimewa Pemanfaatan dan Pengelolaan Tanah Sultan dan Pakualaman Desember tahun lalu. Di kasus bandara ini, Pakualaman mengklaim kepemilikan tanah seluas 170 hektar dan mendapat ganti rugi paling besar, 727 milyar rupiah dari PT. AP I.

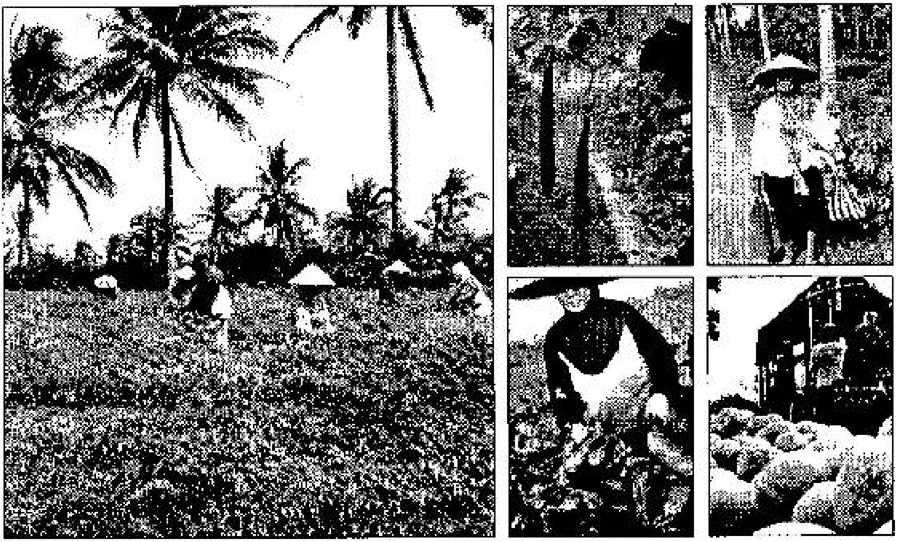
Sebagai tambahan, mereka juga mempengaruhi masyarakat melalui mitos-mitos menyesatkan seperti 'sabda leluhur', dan 'sabda raja' dengan pembenaran bahwa itu adalah tradisi 'istimewa' mereka yang harus diteruskan meskipun menghancurkan dan menindas masyarakat. Mereka menguasai banyak bisnis (lokal maupun nasional), institusi penting bahkan institusi pendidikan, dan yayasan-yayasan sosial lokal. Mereka juga dekat dengan para paramiliter ekstrim agama maupun ultra-nasionalis, sekaligus tokoh-tokoh elitnya.■



Mitos yang digunakan oleh PT. AP I dan pemerintah yang disebarkan pada saat acara *groundbreaking* NYIA untuk meyakinkan masyarakat bahwa pembangunan NYIA adalah takdir yang telah diramalkan oleh para leluhur. Mitos yang disebut *"Sabdo Leluhur"* Jika diterjemahkan ke dalam bahasa Indonesia, sabda tersebut berarti bahwa kelak di Temon akan muncul penjual camcau (cincau) yang berjualan di angkasa. Kelak, Temon akan menjadi sarang capung besi atau pesawat. Tempat antara utara Gunung Lanang dan selatan Gunung Jeruk akan menjadi kota. Glagah bakal menjadi mercusuar dunia. (27/1/2017)

PT. Angkasa Pura I menggelar pengajian dan doa bersama di Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kulon Progo, Jumat malam (24/03/2017) dengan menghadirkan budayawan Emha Ainun Najib dengan tujuan untuk mempengaruhi masyarakat agar mau menerima pembangunan bandara baru di Kulon Progo. Acara tersebut mengangkat tema "Hijrah Angon Kahanan Anyar"

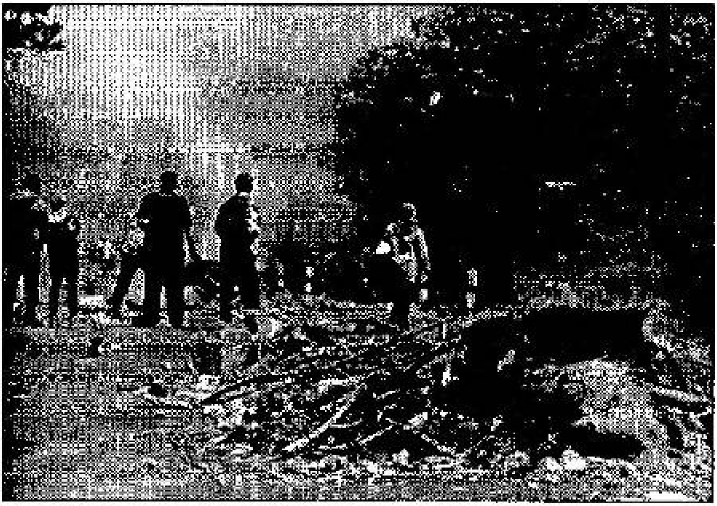
PERJUANGAN WARGA YANG BERTAHAN



Wahana Tri Tunggal (WTT) adalah organisasi warga terdampak megaproyek NYIA di pesisir Kulon Progo yang berjuang mempertahankan lahan pertanian dan ruang hidupnya melawan proyek NYIA. Saat ini jumlah anggota WTT yang terdampak mencapai 300 KK. atau sekitar 1200 jiwa. Mereka bermukim dan berpenghidupan, sebagian besar adalah petani, di area inti 637 hektar. Setiap petani yang terhimpun dalam WTT pada umumnya, mengelola lahan pertanian

Ratusan warga paguyuban WTT melakukan aksi *longmarch* menuju Balai Desa Palihan, Kec. Temon, membawa berbagai spanduk dan poster penolakan bandara. (21/11/2013)

seluas 2000-4000 meter persegi. Di lahan tersebut mereka menanam beberapa jenis tanaman, baik tanaman pangan pokok (padi, jagung), maupun aneka tanaman sayuran (cabai, terong, gambas), dan buah-buahan (semangka dan melon) yang menjadi komoditas pertanian mereka. Pada 9 September 2012, WTT lahir sebagai respon penolakan bandara. Hingga selama 2013-2014 warga memblokir jalan Desa Palihan sebagai respon upaya pematokan lahan sepihak PT. AP I dan mencabut patok batas bandara di Balai Desa Glagah. Pada 23 September 2014 warga dihadang 1000 lebih aparat gabungan militer, polisi dan SATPOL PP saat menghadiri sosialisasi rencana pembangunan bandara oleh Pemda dan PT. AP I di Balai Desa Glagah. Warga kecewa, dan memblokir Jalur Lintas Selatan Jawa



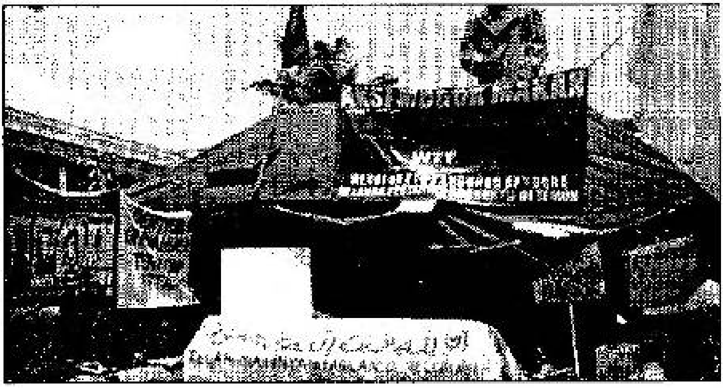
Warga memblokir jalan utama dengan menggunakan batu, kayu dan membakar sekam di jalan utama rute selatan Jawa (JJLS) setelah dilarang mengikuti sosialisasi awal pembangunan bandara baru di KulonProgo (23/9/2014)

Sarijo, Wakdi, Tri Marsud , dan Wasiyo divonis 4 bulan tahanan karena menolak pembangunan bandara di Kulon Progo. (25/5/2015)

sepanjang 4 km yang berujung bentrok. Pada 30 September, warga segel Balai Desa karena Kepala Desa kabur saat ditanya alasan aparat hadang warga hadiri sosialisasi rencana pembangunan bandara. Pada 19 Desember 2014, 4 orang petani dikriminalisasi dengan ditetapkan sebagai tersangka penyegelan Balai Desa Glagah, yaitu Sarijo, Wakidi, Tri Marsudi, dan Wasio. Pada 25 Mei 2015, keempat petani tersebut divonis 4 bulan masa tahanan dari 8 bulan tuntutan hukum.

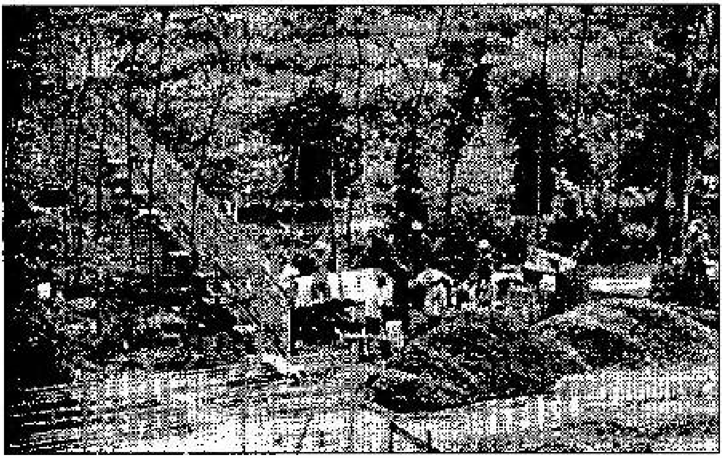
Sepanjang perjuangannya, selain represi aparat, warga yang tidak mau melepas tanah telah mengalami banyak intimidasi dan ancaman, mulai dari tanah diminta paksa, anak tidak bisa sekolah, listrik dicabut, jalan ditutup dan lainnya.

Akhir tahun 2016 hingga awal tahun 2017, warga melakukan reorganisasi internal dan memutuskan untuk membentuk organisasi baru yang berbeda dengan WTT bernama PWPP-KP (Paguyuban Warga Penolak Penggusuran - Kulon Progo) yang didukung oleh PPLP-KP (Paguyuban Petani Lahan Pantai - Kulon Progo), yaitu sesama organisasi petani yang secara geografis terletak berdekatan dan 'bertetangga' dengan PWPP-KP dan telah berjuang melawan pembangunan tambang pasir besi selama 11 tahun; lingkar-lingkar solidaritas warga di kota



Warga terdampak pembangunan bandara Kulon Progo bersama aktivis melakukan aksi mogok makan didepan halaman gedung DPRD DIY mulai Senin 26 Oktober dan hingga 9 November 2017.

Aksi Wahana Tri Tunggal (WTT) dihadang aparat kepolisian saat melakukan *longmarch* di sepanjang Jalan Deandels. Aksi bertujuan menolak adanya *groundbreaking* atau peletakan batu pertama pembangunan *New Yogyakarta International Airport* (NYIA) oleh Joko Widodo di Kulon Progo. (27/1/2017)



Pemagaran lokasi *runway* NYIA dibidang lahan yang diklaim sebagai Pakualamanan Ground (PAG) di Desa Jangkaran sepanjang 5000 meter. Sebelumya telah dilakukan pemagaran di perbatasan Desa Kebonrejo dan Desa Palihan. (30/1/2017)

Peresmian organisasi warga penolak bandara Kulon Progo meresmikan organisasi Paguyuban Warga Penolak Penggusuran Kulon Progo (PWPP-KP) pada (16/4/2017), yang berlangsung di depan SCN III Glagah, Desa Glagah, Kecamatan Temon, Kabupaten Kulon Progo. Organisasi tersebut dibentuk sebagai wadah baru bagi warga yang konsisten menolak pembangunan bandara *New Yogyakarta International Airport* (NYIA).

Jogja; dan kelompok-kelompok lingkungan radikal.

Dalam mempertahankan lahannya, PWPP-KP mendapat banyak intimidasi. Berkali-kali pihak PT, AP I melakukan perusakan lahan pertanian warga menggunakan alat berat dengan alasan bahwa PT. AP I tidak mengetahui bahwa lahan tersebut adalah tanah hak milik warga yang belum dilepas kepada PT. AP I. Hal tersebut terus berulang walaupun warga telah memasang tanda "Tanah Milik Warga PWPP-KP". Pada tanggal 27-11-2017, PT. AP I memaksa warga untuk mengosongkan rumah dan lahan pertanian menggunakan alat berat yang dikawal polisi, tentara dan preman. PT. AP I beralasan bahwa semua tanah milik warga yang menolak pembangunan bandara telah diputuskan pengadilan menjadi milik PT. AP I melalui sistem konsinyasi. Ini berarti walaupun warga tidak pernah menjual tanahnya ataupun memberikan sertifikat tanah yang mereka miliki, atas nama 'kepentingan umum' tanah tersebut menjadi milik PT. AP I dan warga dapat mengambil uang ganti rugi di pengadilan. ■

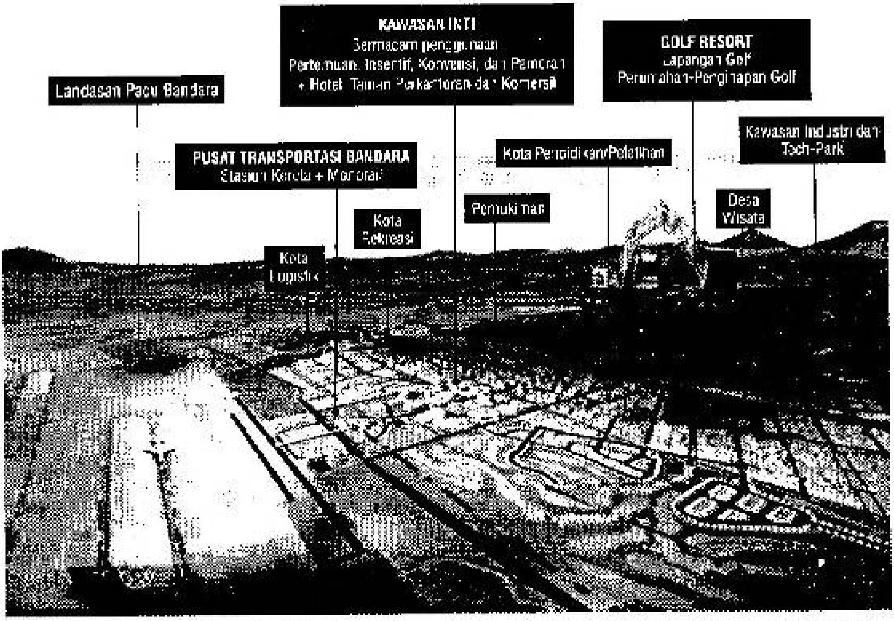
Warga yang tergabung dalam PWPP-KP (Paguyuban Warga Penolak Penggusuran - Kulon Progo) yang berjuang menolak pembangunan bandara dan penggusuran, berkumpul di sekitar alat-alat berat yang berlokasi di perbatasan Desa Glagah dan Desa Palihan untuk menghadang atau blokade alat berat yang akan menghancurkan area pesisir. Para petambak di area tersebut juga menghadang alat berat yang akan menghancurkan tambak mereka. Personil polisi datang dan memaksa pergi warga yang menduduki alat berat dan warga dipaksa mundur. Penggusuran dan penggalian lahan warga terus dilanjutkan dengan alat berat dan bahkan merusak beberapa lahan pertanian milik warga yang tetap menolak konstruksi NYIA (29/08/17).

Warga menghadang alat berat yang kembali masuk ke lahan pertanian. Terjadi dialog antara warga dan pihak PT. AP I yang bersikukuh untuk mengoperasikan alat berat di lahan pesisir yang diklaim milik Kadipaten Pakualaman (Pakualaman Ground/PAG) karena selesai proses ganti rugi. Warga menanyakan mana bukti tanah tersebut milik Kadipaten Pakualaman. Bagi warga, tanah tersebut adalah tanah yang dikuasai oleh negara dan dalam UUPA 1960 ayat 1 mereka yang mengelola tanah lebih dari 20 tahun secara turun temurun memiliki hak atas tanah tersebut. Pihak PT. AP I membenarkan apa yang dikatakan oleh warga dan meminta warga untuk menanyakan bukti kepemilikan tanah Kadipaten Pakulaman ke BPN dan Pemda.

Pihak PT. AP I menyatakan bahwa seluruh tanah yang akan menjadi area NYIA telah dikonsinyasi dan uangnya telah dititipkan di pengadilan. Warga tidak mempedulikan hal tersebut dan tetap menolak pembangunan bandara di Kulon Progo. Kesal, pihak PT. AP I mengancam akan melakukan pemadaman listrik di pemungkiman warga. Menanggapi hal tersebut warga mengatakan "tembak atau bom saja kami agar proyek kalian lancar". Merasa tidak mendapatkan titik temu PT. AP I pergi meninggalkan lokasi dan alat berat tidak jadi beroperasi (18/9/2017).

Sejak Senin, 27-11-2017, pukul 08.00, pihak PT. A P I beserta aparat kepolisian, tentara, dan preman melakukan intimidasi guna menggusur paksa warga penolak bandara Kulon Progo yang masih mempertahankan tanah mereka. Beberapa pintu dan jendela rumah dirusak, pohon di pekarangan rumah dirobohkan, akses jalan dirusak, sambungan listrik diputus yang juga membuat warga kesulitan air karena tidak dapat memompa air dari sumur bor, mereka yang melawan ditangkap. Intimidasi PT. A P I ini membuat aktifitas bertani warga menjadi terganggu karena harus selalu siaga menjaga rumah dari ancaman penggusuran paksa.

APA YANG AKAN TERJADI?



Rencana kota bandara *(airport city)* Kulon Progo (dipresentasikan oleh Presiden Direktur PT. Angkasa Pura 1 atau *Angkasa Pura Airports*) di Jakarta; bandara sebagai pusat (inti) yang mengkoneksikan infrastruktur transportasi yang saling berhubungan (pelabuhan, jalan tol, jalur/rel kereta) dan pembangunan sebuah kota di area sekitarnya sebagai kawasan perdagangan, properti, industri dan terutama turismo. Suatu skema besar yang potensial untuk menggusur komunitas lokal pedesaan dan penghancuran ekosistem, yang menyebabkan krisis ekologi dan sosial.

Apabila melihat desain dari PT. AP I dan GVK, bandara sebagai infrastruktur pusat dari kota bandara *(aero city)* akan dihubungkan dengan zona-zona ekonomi melalui pembangunan infrastruktur pendukung seperti jalan tol dan jalur kereta api. Pembangunan infrastruktur pendukung dapat berpotensi menjadi penggusuran-penggusuran warga berikutnya. Selain itu sektor jasa dan pariwisata yang menjadi sasaran pembangunan DIY akan membuat pembangunan properti komersil (hotel, mall, condotel, dll) ikut marak, investor semakin banyak masuk. Perampasan ruang hidup dan krisis lingkungan (krisis air) warga DIY sangat mungkin terjadi. Pembangunan infrastruktur maupun properti membutuhkan tanah dan dalam konteks ini pemilik tanah, atau setidaknya

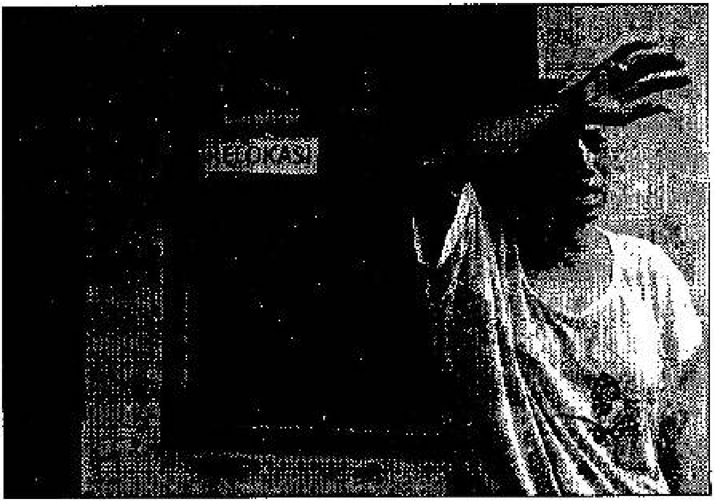
"Tapi negara justru semakin brutal dengan megaproyek-megaproyek industri untuk kemajuan pasar melalui UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum. Pentingnya pembangunan bandara baru dianggap untuk kepentingan umum meskipun mereka yang paling diuntungkan adalah sektor swasta (baca: investor) dan sekelompok kecil orang."

mengklaim sebagai pemilik tanah, yang paling besar adalah yang paling diuntungkan, yaitu Kesultanan dan Kadipaten. Kemungkinan bisnis yang dijalankan masih berupa *leasings* (sewa). Saat ini, telah terdapat data inventarisasi tanah-tanah SG dan PAG di seluruh DIY, bahkan hingga tingkat kelurahan, meskipun tidak dijelaskan inventarisasi tersebut berlandaskan peta apa dan kapan.

Dan jangan lupakan bahwa itu sebenarnya bukan tanah mereka, melainkan tanah pinjaman kolonial dan menjadi tanah rakyat yang diatur oleh negara paska kemerdekaan. Tapi negara justru semakin brutal dengan megaproyek-megaproyek industri untuk kemajuan pasar melalu UU No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah untuk Kepentingan Umum. Pentingnya pembnagunan bandara baru dianggap untuk kepentingan umum meskipun mereka yang paling diuntungkan adalah sektor swasta (baca: investor) dan sekelompok kecil orang. UUPA 1960 adalah titik penting redistribusi tanah yang bervisi keadilan dan kemakmuran bersama bagi masyarakat bentukan kelompok-kelompok progresif Indonesia masa itu, namun tak pernah diaplikasikan sampai sekarang karena mengakarnya dan diwariskannya pola pikir Orde Baru yang membuka ruang seluas-luasnya investasi bagi kepentingan swasta terutama asing dan dilakukan melalu cara koersi, kekerasan, monopolistik dengan membentuk kroni-kroni selama puluhan tahun. Tak ada kedaulatan rakyat di Indonesia.■

DIBALIK RELOKASI

Angkasa Pura I (AP I) sudah tidak sabar menunggu, waktu yang diberikan kepada warga untuk mengosongkan lahan sudah habis, toleransi sudah diberikan sebanyak tiga kali. Pihak Angkasa Pura merasa kewajibannya sudah dilakukan—ganti rugi lahan. Sudah saatnya warga terdampak yang masih berada di rumah mereka harus pergi dari lahan yang sudah dibeli.



Seorang ibu yang kebingungan setelah mendapatkan surat peringatan untuk segera mengosongkan rumahnya sedangkan rumah barunya belum selesai proses pembangunannya

Pada tanggal 7 September 2017 pihak AP I kembali melayangkan surat kepada warga terdampak bandara *New Yogyakarta International Airport* (NYIA), di dalamnya menegaskan kembali mengenai perintah pengosongan lahan yang mesti dilakukan paling lambat pada Jumat (22/9/2017).

Warga pun resah akan terjadi penggusuran paksa padahal rumah relokasi, fasilitas sosial (fasos), fasilitas umum (fasum), dan akses jalan yang disediakan belum juga usai dibangun.

Pada sosialisasi pembangunan bandara dan konsultasi publik, AP I dan

pemerintah daerah serta provinsi berjanji kepada warga yang terdampak, bahwa mereka akan mendapatkan kesejahteraan dan tempat tinggal yang layak jika menjual tanahnya.

Namun kenyataanya apa yang diucapkan hanya isapan jempol. Nyatanya warga terdampak yang berjumlah sekitar 276 KK (belum termasuk warga WTT yang *muntir*) terancam pindah rumah dalam tempo sesingkat-singkatnya. Tidak hanya itu, kecurangan juga dilakukan AP I dengan belum dikembalikannya sertifikat hak milik warga yang lahannya hanya dijual setengah (tidak keseluruhan). Warga pernah meminta sertifikat tanah mereka kembali, namun sampai detik ini tidak digubris oleh AP I. Wargapun terpaksa minta relokasi. Kini luasan lahan yang pemerintah untuk relokasi berkisar 4.841 meter persegi di Jangkaran, 18.100 meter persegi di Sindutan, 15.660 meter persegi di Kebonrejo, 29.380 meter persegi di Janten, 67.461 meter pesegi di Palihan dan terakhir 58.780 meter persegi di desa Glagah[1].

"Sudah membayar tanah di tempat relokasi yang jumlahnya mencapai 160-180 juta dengan luasan per KK mencapai 200 meter persegi ditambah lagi membeli bangunan dengan tarif 70-80 juta sesuai dengan tipe rumah. Warga kemudian dituntut untuk segera menyelesaikan bangunan relokasinya apapun kondisi dan situasi yang sedang dihadapi."

Sudah jatuh tertimpa tangga, ungkapan tersebut mungkin dirasakan oleh warga terdampak yang meminta relokasi. Sudah membayar tanah di tempat relokasi yang jumlahnya mencapai 160-180 juta dengan luasan per KK mencapai 200 meter persegi ditambah lagi membeli bangunan dengan tarif 70-80 juta sesuai dengan tipe rumah. Warga kemudian dituntut untuk segera menyelesaikan bangunan relokasinya apapun kondisi dan situasi yang sedang dihadapi.

Satu sisi mereka tidak ada jaminan mendapatkan hak milik tanah yang

[1] Laporan dari Tribun Jogja pada hari kamis 10 November 2016

mereka beli dari pemerintah. Kenapa? Karena semua tempat relokasi berada di tanah kas desa, dan semua tanah di provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) khususnya tanah kas desa adalah milik Kasultanan dan Kadipaten Pakualaman sehingga siapa yang menggunakan tanah kas desa harus izin Kasultanan/Kadipaten (baca: Perdais Pemanfaatan dan Pengelolaan Tanah Kasultanan dan Kadipaten).

Relokasi di Tanah Pakualam Ground

Relokasi warga tidak hanya di tanah kas desa, namun ada juga warga yang menempati tanah *magersari* (Pakualaman Ground). Warga yang menempati tanah *magersari* tidak punya uang untuk membayar tanah di tempat relokasi, selain itu mereka satu keluarga juga tidak cukup menempati tanah kas desa. Maka untuk mendapatkan tanah mereka harus menggunakan tanah magersari.

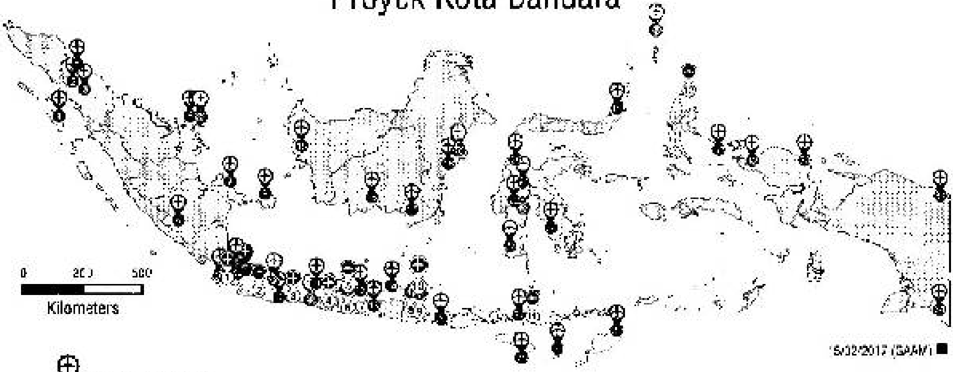
Terdapat 45 kepala keluarga (KK) terdampak bandara menempati tanah Pakualaman Ground, jumlah tersebut adalah hasil seleksi dari 81 keluarga yang mendaftar ke desa masing-masing. Pemerintah merencanakan pembangunan rumah akan bekerjasama dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Skema pembangunan akan menggunakan program sejuta rumah bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dengan bentuk dan ukuran rumah tipe 36[2].

Tanah *magersari* tidak sembarangan bisa digunakan, prosedur yang diajukan berbeda dengan tanah kas desa. Masalahnya tanah tersebut adalah tanah milik Pakualaman. Maka kewajiban masyarakat yang menempati tanah Pakualaman harus membayar sewa jika mengacu Perdais Nomor 1 tahun 2017 dan Pergub Nomor 33 tahun 2017 meski pemerintah dan pihak Pakualaman selalu menyatakan jika mereka akan menggratiskan warga terdampak yang menggunakan tanah Pakualaman Ground. Faktanya rakyat miskin, petani, buruh dan nelayan yang selalu menjadi terdampak utama kebiadaban penguasa. Logika infrastruktur bak meriam yang disulut dapat meluluhlantahkan apa yang menjadi penghalangnya. Setiap manusia yang katanya dijamin kesejahteraan dan perlindungan negara hanya *tembelek* goreng. Realita saat ini lahan untuk pembangunan bandara harus segera direalisasikan dan lebih menyakitkan lagi, semua warga yang mendapatkan ganti rugi harus segera mengosongkan rumah dan lahannya. Ironis!■

[2] Laporan Metrotvnews.com pada hari rabu, 23 November 2016

Indonesia - Airport Expansion

Perjuangan Lahan, Pariwisata, Kawasan Ekonomi, Proyek Kota Bandara



BEROPERASI

1. Kuala Namu
2. Sibisa
3. Silangit
4. Binaka
5. Hang Nadim
6. Pagar Alam
7. Depati Amir
8. H.A.S. Hanandjoeddin
9. Soekarno Hatta
10. Nusawiru
11. Ahmad Yani
12. Juanda
13. Abdul Rahman Saleh
14. Sumenep
15. Supadio
16. Sampit
17. Syamsudin Noer
18. Sultan Aji Muhammad Sulaiman
19. Sam Ratulangi
20. Mutiara
21. Onondowo
22. Pongliku
23. Sultan Hasanudin
24. Kolaka
26. Lombok
27. Komodo
28. Tardamu
29. El Tari
30. Atambua
31. Marinda
32. Domine Eduard Osok
33. Randari
34. Sentani
35. Mopah

TAHAP PEMBANGUNAN

1. New Bintan
2. Tanjung Lesung
3. Kertajati
4. Kulon Progo
5. New Samarinda
6. Mengkendek
7. Miangas

DIUSULKAN

1. Panimbang
2. Garut
3. Purbalingga
4. Boyolali
5. Bojonegoro
6. Tulungagung
7. Purboyo
8. Nort Bali
9. Nort Bali private jet airport
10. Kangean
11. Tanjung Bendera
12. Morotai

DIBATALKAN

1. Lebak
2. Karawang

Peta tersebut menunjukkan pembangunan, pengembangan dan ekspansi bandara (beberapa diproyeksikan menjadi *Aerotropolis* dan *aero city*) di seluruh Indonesia. Peta tersebut menunjukkan bahwa infrastruktur bandara dibangun di berbagai tempat di Indonesia bertujuan terutama untuk kepentingan turisme dan juga perluasan ekonomi melalui pembentukan zona-zona ekonomi potensial (perdagangan dan industri). Bandara-bandara tersebut berada dalam tahap operasional, tahap masa pembangunan, diusulkan dan bahkan terdapat pembangunan bandara yang dibatalkan.

Sumber:
"Aviation expansion in Indonesia – tourism, land struggles, economic zones and aerotropolis" oleh Rose Bridger (2017), diterbitkan oleh *Third World Network* dan *Global Anti-Aerotropolis Movement* (GAAM).

NO

NEW YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT IN KULON PROGO

PEOPLE'S ALLIANCE AGAINST AIRPORTS AND AEROTROPOLIS

Pamflet didukung oleh komunitas warga terdampak ekspansi bandara Kulon Progo serta berbagai kolektif dan kelompok-kelompok solidaritas yang mendukung perjuangan melawan penggusuran pembangunan infrastruktur yang tidak berpihak pada kemakmuran rakyat, namun pada kepentingan investor . Pamflet ini dapat diperbanyak dan didistribusikan dengan bebas.

JOGJA DARURAT AGRARIA

Jogja Darurat Agraria | @JDA_SG_PAG | Jogja_Darurat_Agraria

@usc9873b | jada_gra@riscup.net | www.selamatkanbumi.com